立法院第 10 屆第 4 會期交通委員會第 3 次全體委員會議紀錄

時　　間　中華民國 110 年 10 月 7 日（星期四）9 時 4 分至 10 時 49 分

地　　點　本院紅樓 201 會議室

主　　席　陳委員雪生

繼續開會

主席：現在繼續開會。進行討論事項。

討　論　事　項

一、繼續審查委員陳歐珀等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」案。

二、繼續審查委員鄭正鈐等 24 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」案。

三、繼續審查委員林俊憲等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」案。

四、繼續審查委員高嘉瑜等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」案。

五、繼續審查時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」案。

六、繼續審查委員江永昌等 22 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」案。

七、繼續審查委員謝衣鳳等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」案。

八、繼續審查委員魯明哲等 26 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」案。

九、繼續審查委員洪孟楷等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」案。

十、繼續審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」案。

十一、繼續審查委員葉毓蘭等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」案。

主席：本日討論事項係進行「道路交通管理處罰條例」之逐條審查，委員林俊憲等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」案、委員洪孟楷等 16 人擬具「道路交通管理處

罰條例第七條之二條文修正草案」案及委員葉毓蘭等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」案等 3 案，經本院第 10 屆第 3 會期第 6 及第 7 次會議交本會審查，併入本次會議審查，不另進行詢答。

現在請林委員俊憲進行提案說明。（不在場）林委員不在場。

請洪委員孟楷進行提案說明。（不在場）洪委員不在場。

請葉委員毓蘭進行提案說明。

葉委員毓蘭：謝謝主席。本席之所以提出道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正案，主要是因為最近這幾年由民眾檢舉交通違規的案量大幅增加，有民眾因為連續違規變換車道而在短時間內受到連續開單處罰，累計數萬元以上的罰款，對於連續舉發的認定不明顯然有違憲法第二十三條的比例原則及法律授權明確性原則。因此對於民眾檢舉，本席主張應該比照既有的行政機關執法人員逕行舉發之相同規範。目前警方在連續舉發方面的規範是，對於違規地點相距 6 公里之內、時間在 6 分鐘以上或一個路口以上的連續違規只能開一張罰單，這樣才能夠解決比例原則及法律授權明確性的問題。

警察和民眾的舉發如果有不同的處罰結果，這樣的情形是不公平的，而且是違背公平原則，臺北高等行政法院 107 年交上字第 148 號的行政判決裡面也提過，政府對於民眾檢舉車輛連續違規變換車道的連續處分是違反憲法第二十三條的比例原則及法律授權明確性原則。所以本次的修法主要在第七條之一的修正，也就是對於連續舉發的限縮，如果有民眾檢舉樣態，都比照違規地點相距 6 公里以內、違規時間 6 分鐘以內或一個路口以內的連續違規，只能開一張罰單或是進一步要求，需要以勸導為主等，但本提案著重在促使執法公平性，並避免有違反比例原則等問題，主張跟原來的第七條之一這些是有別的，也參酌國人的意見，並不是所有的舉發都是適合以勸導來實施。因此希望各位委員能夠支持，謝謝。

主席：好，謝謝葉毓蘭委員。

現在陳委員歐珀發言。時間 1 分鐘。

陳委員歐珀：謝謝主席，今天討論道路交通管理處罰條例第七條之一、第七條之二以及第八十五條之一條文等相關修正草案，其實共同要面對的問題就是民眾檢舉的交通處罰要如何處理。本席在去年就提出這個修正草案，當時曾引發社會的熱論，大家也認為說這個確實是我們臺灣社會上所存在的一種很特殊的狀況。我們去瞭解之後發現，世界上透過民眾檢舉作成處分的案子的國家也不多，實務上民眾受罰之後，一旦打官司，法律上在處理的時候，我們行政單位往往是敗訴的，實務上是如此。所以在去年提出之後，我們的開放政府第 85 次協作會議也討論了相關議案，這是唐鳳委員的開放政府平台的一個議案，交通部也適時地做了好幾次的研討，也提出一個相關說明，據我所知，本來今年 5 月就要提出來這個結論。另外，我們警政署也針對執行的現況跟檢討很詳細地作了一個報告，這個我都有參與，我想今天大家難得利用這樣的機會可以把這個事情做一個釐清，但是我們是民主法治國家，待會請法務部參事能夠針對法的立場來做詳細的說明。以上。

主席：謝謝陳委員歐珀。稍後開會時一併討論。好，如果沒有其他委員要發言的話，就請議事人員

宣讀條文，相關修正動議、附帶決議、臨時提案一併宣讀，宣讀後進行協商。

委員陳歐珀等 19 人提案：

第七條之一　對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，先給予勸導，若同一違規事實再犯者，即予舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。

委員鄭正鈐等 24 人提案：

第七條之一　對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。

對於不影響交通安全之違規檢舉案件，應先開立勸導單，其類型由主管機關定之。

委員林俊憲等 16 人提案：

第七條之一　對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。兩件違規舉發事項之時間需相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。

委員高嘉瑜等 16 人提案：

第七條之二　汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

一、闖紅燈或平交道。

二、搶越行人穿越道。

三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式且屬應經檢定之法定度量衡器，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

二、行駛路肩。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

時代力量黨團提案：

第七條之二　汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

一、闖紅燈或平交道。

二、搶越行人穿越道。

三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

二、行駛路肩。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

對於第二項第九款之違規行為，應由經度量衡專責機關認證認可及檢定合格之科學儀器取證。

委員江永昌等 22 人提案：

第七條之二　汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

一、闖紅燈或平交道。

二、搶越行人穿越道。

三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

二、行駛路肩。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

用於區間平均速率之科學儀器應經主管機關會商有關機關檢定及檢查通過後，方能為執法設備。

委員謝衣鳳等 18 人提案：

第七條之二　汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

一、闖紅燈或平交道。

二、搶越行人穿越道。

三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

二、行駛路肩。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

區間測速系統作為前項之科學儀器，應通過度量衡專責機關檢定、檢查為法定度量衡器後，方能為執法設備。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人

為被通知人製單舉發。

委員魯明哲等 26 人提案：

第七條之二　汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

一、闖紅燈或平交道。

二、搶越行人穿越道。

三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

二、行駛路肩。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

前項科學儀器應通過度量衡專責機關認證認可及檢定合格。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

委員洪孟楷等 16 人提案：

第七條之二　汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

一、闖紅燈或平交道。

二、搶越行人穿越道。

三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經定期受標準檢驗主管機關檢定合格之科學儀器所取得證據資料，以證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

二、行駛路肩。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式並經定期受標準檢驗主管機關檢定合格之科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

民眾黨黨團提案：

第八十五條之一　汽車駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業違反第五十六條第一項或第五十七條規定，經舉發後，不遵守交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員責令改正者，得連續舉發之。

第七條之二之逕行舉發案件及第七條之一之民眾檢舉案件有下列情形之一者，始得連續舉發：

一、逕行舉發汽車行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速度或有第三十三條第一項、第二項之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。

二、逕行舉發汽車有第五十六條第一項或第五十七條規定之情形，而駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業、汽車修理業不在場或未能將汽車移置每逾二小時。

委員葉毓蘭等 18 人提案：

第八十五條之一　汽車駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業違反第五十六條第一項或第五十七條規定，經舉發後，不遵守交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員責令改正者，得連續舉發之。

第七條之一、第七條之二之逕行舉發案件有下列情形之一者，得連續舉發：

一、逕行舉發汽車行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速度或有第三十三條第一項、第二項之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。

二、逕行舉發汽車有第五十六條第一項或第五十七條規定之情形，而駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業、汽車修理業不在場或未能將汽車移置每逾二小時。

（進行協商）

主席：現在進行協商。處理第七條之一。請交通部說明一下。

陳司長文瑞：召委、各位委員。這一次委員提案的版本總共有三個條文，就是第七條之一、第七條之二及第八十五條之一，尤其是第七條之一，對於社會各界的影響及受到的關注也是最大的，因為是屬於民眾檢舉的案件，在這幾年間，正反的意見都有。目前委員提案的部分，我先做一個說明，包括陳歐珀委員、鄭正鈖委員跟林俊憲委員有提案修正，陳歐珀委員跟鄭正鈖委員的提案是建議增訂對於不影響交通的民眾檢舉案件應先開立勸導單，及民眾檢舉交通違規須比照警察連續舉發的規定。對於有一些比較微罪不舉的案件部分，在我們現行的道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第十二條其實已經有規定了，也就是說不只是這個民眾檢舉案件，所有的交通違規案件，其實有一些若不影響交通安全的秩序、比較輕微的違規的話，警方是可以施以勸導、免予舉發的，所以民眾檢舉的案件也是相同的。因此，對於陳歐珀委員跟鄭正鈖委員提案的精神，包括交通部跟內政部警政署這邊都是敬表贊同，基本上現行的處理細則其實就已經可以執行，在此先做一個回應。

對於民眾檢舉的交通違規也須比照警察連續舉發的規定，也就是說有些民眾檢舉的案子不能說連續一直在舉發，比如時間很短或者是距離很短的，就一直開單、開單，針對這部分，目前實務上警方在開單的時候，其實會是針對同一個行為時間要超過 6 分鐘以上，然後距離要超過

一個路口，所以民眾檢舉的這個部分，如果所有的照片寄來，也要比照警方連續舉發規定的這個部分，其實我們也贊同，所以有把它放入這個對案條文裡面來修，這個沒有問題。

另外，林俊憲委員其實也是對於連續舉發的這個部分提出修正，所以我們也把它修在我們的對案版本，跟召委及各位委員報告，因為交通部有對案的版本條文，不曉得各位委員是否已經拿到了？因為第七條之一的影響滿大的，所以我在這邊跟委員再做一個報告，第七條之一關於民眾檢舉的這部分，其實當初是在民國 85 年 12 月 31 日增訂的，大概是 25 年前，當初的立法理由是基於民眾檢舉可以來彌補警力的不足，不過當初智慧型手機、行車紀錄器不像現在這麼普及，所以這幾年從媒體或者是各縣市警察機關的反映來看，民眾檢舉的這種案件爆量，其實是因為智慧型手機跟行車紀錄器的普及，這個量在各縣市都持續增加，而且有些民眾檢舉的案件可能是比較特定性，他可能是跟拍、連續性或者是有一些惡意報復性的檢舉而產生一些民怨，警政署這邊也跟各警察機關開會討論，因為各警察機關在這幾年對於民眾檢舉案件有一些意見，他們認為說警察機關審核檢舉人提送的資料以後，若認為證據不足而不舉發的時候，其實民眾會再投訴，另外有一些則是被檢舉人還會一再的申訴，警察機關認為他們各地警察機關在處理民眾檢舉案件的負荷量其實會影響到他們正常的勤務。剛才委員也說明過，因為社會各界的反映，所以在去年 12 月 30 日有民眾在開放政府平台上針對是不是要廢除民眾檢舉的這一個條文有一些提案，所以唐鳳政委在去年 12 月 30 日有做過協作會議，召集相關的政府部門、提案的民眾跟相關的一些社會團體，我在這邊跟委員會報告，它作成的決議基本上是認為民眾檢舉的部分其實可以保留，不過有一些原則在，這個決議最後是說如何在減輕員警的行政負擔的前提之下，有效運用行政資源及民眾協作的精神來改善交通檢舉的制度；針對比較嚴重影響交通或交通秩序、侵略性較大不適合民眾舉發的原則需要來做一些調整；像針對性、惡意性的檢舉要考慮比例原則，予以適當的限制；臨時停車比較適合通報「110」去做即時的舉發跟排除，也就是說有些部分其實應該是去做舉發跟排除，因為像現在警察機關其實也不是一直都用相機在照民眾，因為在第七十二條其實有對警察機關的逕行舉發有做一些限制，也就是說有些部分，警察機關其實是要用攔查的方式，因為攔查有教育的意味，在於告訴民眾這個違規，並不是一直在開單而沒有教育民眾的一個意味，這個協作會議最後也參考了社會各界的意見而有一些原則上的建議。跟委員會報告，我們這一次提送的這一個對案條文版，就是在透過這樣子的協作會議之後，我們在今年的 4 月 26 日有邀集法務部、內政部警政署跟各直轄市政府，就是依照內政部警政署的版本，所以今天提給各位委員的第七之一條的對案版本，是在警政署跟全國各警察機關去開過會之後，因為民眾檢舉的案件是送到警察機關去，警察機關要不要去舉發會有他們實務的一些原則，所以我們這一個對案版本就是我們在 4 月底跟各單位討論後有共識所做的。

我在這邊跟各位委員再做一個報告，關於第七條之一，其實我們交通部對案條文看起來有點複雜，其中列了開放民眾檢舉項目的部分，我們也有提供給委員，就是另外一張，跟委員會報告，關於第七條之一開放民眾檢舉的案子應該要做一些原則性的規範，也就是說比較重大的或是需要借助民眾的，有一些對交通安全有影響性的違規項目必須藉助民眾的力量來處理，那連

續性舉發的話應該要跟警察機關目前處理的方式有一些對比，逕行舉發的部分其實也是一樣。在第七條之一開放民眾檢舉項目這份資料中我們整理出來共十六款，這十六款原則上分為兩大類，跟委員會報告，各位可以看到第一大類就是動態違規項目，是對交通安全危害性較高，且警察不易實施稽查取締的違規項目。在我們的對案版本中有分別條例，舉例來說第一項第一款所列的就是第三十條第一項第二款，對應的違規態樣就是「所載貨物滲漏、飛散、脫落、掉落」，這是駕駛人的違規裝載。民眾如果看到這一類的違規行為就拍照舉發，因為警察機關認為這一類的違規行為可能瞬間就消失，如果民眾有拍照的話就能保留住證據，警察機關就就可據以開單舉發。

對案版本的第一項第二款則是對應「未戴安全帽」、「手持行動電話」、「點燃香菸駕駛」等違規態樣，這是屬於駕駛人的不當行為，警方覺得這部分開放民眾檢舉也沒有問題。第一項第三款主要在處理高、快速公路的不當駕駛跟裝載，民眾在高、快速公路看到有未保持安全距離；未依規定使用車道或變換車道；違規超車、迴轉、倒車、逆向行駛；包括人員、大型重機等車輛、動力機械違規進入高、快速公路等高、快速公路常見的違規態樣，開放民眾檢舉可協助警方遏止高、快速公路的違規。第一項第四款主要就在處理不依規定使用燈光的不當駕駛行為，比如該開燈的、沒有開燈的而被照相舉發的。第一項第五款則是屬於危險駕車，主要條列的是第四十三條相關的違規態樣，包括蛇行、逼車、擋車或二車以上競駛競技，這些違規行為有相關證據的話，警方都可以做相關的處理。

第一項第六款則是跟禮讓相關的不當駕駛行為，也就是車輛不禮讓行人或不禮讓視覺功能障礙者。第一項第七款規範的也是不當駕駛行為，包括不按遵行之方向行駛；駛入來車道；多車道未依規定駕車；行駛人行道；相關車道的違規行駛、占用或是未依規定避讓警備車、消防車等。第一項第八款是違規超車，就是有相關不當駕駛行為超車的部分。第一項第九款規範的也是不當駕駛行為，對應的是不依規定而轉彎、變換車道或占用轉彎專用車道等違規態樣。第一項第十款的違規態樣是違規迴車。第一項第十一款則是違規闖紅燈。第一項第十二款是違規行駛鐵路平交道。第一項第十六款就是不遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示的不當駕駛行為，如果有具體的證據，比如拍照的資料的話，警方也都可以受理舉發。

剛剛說明的第一大類是屬於動態的違規項目，至於第二大類則是靜態的違規項目，這部分警政署跟各警察機關開會認為有些靜態違規應該要通知警方加以排除，所以照相舉發就限縮在路口、行人穿越道跟人行道等嚴重影響交通安全與秩序的違規停車，包括第一項第十三款處理的違規態樣有兩種：第一種是在交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內、消防車出入口五公尺內之處所違規臨時停車；第二種則是違規併排臨時停車。這兩種若有拍照的話，警方就可以受理舉發。第一項第十四款則是針對違規停車，第十三款處理的是 3 分鐘內就開走的臨時停車，而第十四款就是停比較久的違規停車，這部分若有照相舉發都 OK。第一項第十五款則是占用身障停車格或是違規併排停車。

基本上有關第七條之一開放民眾檢舉案件這部分，經過社會各界表達意見，唐鳳政委這邊的協作會議以及警政署跟全國各警察機關開過會以後認為，參考現行的警察機關其實在執法上面

也有一些限制，開放民眾檢舉這部分基本上就提出包括動態違規跟靜態違規兩大類，所以在我們的對案版本上，召委跟各位委員可以看到我們就提列了包含十六款文字，以上說明。

主席：謝謝司長，這部分是經過道安會報、法務部還是警政署討論過的嗎？

陳司長文瑞：有。

主席：討論過的喔？

陳司長文瑞：有討論過的。

主席：在委員發言以前，是否請警政署劉副組長說明一下，好不好？有關逕行舉發或是檢舉達人的部分，因為我在中山分局跟士林分局待過很長的時間，被開單的老百姓有很多民怨，我們警察同仁也是抱怨連連，檢舉達人一整排這樣開過去，手機照相照過去，一個鐘頭林森北路、中山北路 run 一趟的話，我們警勤區什麼事都不要做了，每天就一直坐在電腦前面開單，這怎麼得了！把整個警力全部用完了。我覺得這方面有些工作請交通部路政司檢討一下，你有興趣你們去做，為什麼把這個那麼嚴重的工作交給警察做，所以你報告一下數字，好不好？檢舉達人檢舉的一共有多少件？警察逕行舉發或是在路邊違規取締的有多少件？你報告一下，然後我們再請委員發言，好不好？給同仁作個參考。

劉副組長振安：是的，謝謝主席。各位委員早安。有關民眾檢舉這部分，我們受理的案件從 105 年的 153 萬 7,000 多件一直到 109 年已經增加到 598 萬 6,000 多件，增加了 4 倍，再以 109 年的數據來看，民眾檢舉之後，我們舉發的有 440 萬件左右，這部分大概占整個警察機關舉發件數的大概差不多三分之一強，那在……

主席：這是檢舉達人的部分，是嗎？

劉副組長振安：就是民眾檢舉的部分，那當然檢舉達人的部分……

主席：檢舉達人的部分也是列在民眾檢舉裡面的嗎？

劉副組長振安：是。

主席：占了有三分之一嗎？

劉副組長振安：三分之一強。

主席：我那天問好像是二分之一耶，接近二分之一了。

劉副組長振安：如果光是講逕行舉發的部分，大概占了二分之一，至於我剛剛講的總數是包括當場攔檢跟逕行舉發，也就是警察機關每年的舉發的總件數。以 109 年為例，我們總共舉發的件數是 1,464 萬件，其中就有 440 萬件是檢舉達人來檢舉的，檢舉的部分如果是我們警察所沒有辦法涵蓋到的，譬如說動態違規，車輛在行駛當中，一般如果有警車在巡邏的時候，大部分的駕駛人都會遵守道路交通安全規則，依照規定來行駛，相反地常常是警車不在的時候，一些違規行為就出現了，那個部分我們涵蓋不到，這種動態的違規行為，民眾檢舉的大概占了 40%左右，但是另外還有龐大的約 60%的案件是屬於靜態的違規停車的部分。

主席：紅線、黃線違規停車的部分，你們有沒有另外把它匡列出來？

劉副組長振安：如果用紅線、黃線……

主席：440 萬件裡面紅線、黃線違規停車的部分占多少？

劉副組長振安：440 萬件裡面有關靜態違規的部分大概占 223 萬件，所占的比例大概五成多，將近六成左右。再看這些靜態違規的部分，現在很多案件不是檢舉人用照相機或是手機在步行時一部一部地拍攝下來，而是在開車的狀態下用行車紀錄器沿路拍攝，雖然我們要求每一案件都要個別地把影像擷取出來，檢舉達人也很認真，我們有時也很佩服他的精神，他回去還是在電腦上一部一部地把影像擷取出來，然後一件一件地檢舉違規。這不能用一般的紅線違停來看，因為現在有時候為了尖峰時間道路管理的關係，紅線劃得似乎偏多了一點，可能某個尖峰時間有劃紅線的地方會影響到交通，而在其他時間不太會影響交通，但是所劃的紅線是固定的，所以這一次我們在檢討時認為靜態違規項目應限縮於路口、公車招呼站、人行道、行人穿越道等嚴重影響交通安全與秩序之違規停車，甚至於有些占用身障者的停車位或是另一個比較嚴重的就是併排停車，在兩車道的道路如果有一個車道被併排停車所占用，那條道路幾乎都會塞車，因此，我們把靜態違規部分的範圍縮減得比較小，而在動態違規的部分，則把警力比較難以涵蓋而需要藉助民眾檢舉的項目留下來。這部分在檢討時都有先徵詢各警察機關的意見，在條文擬出之後也有再函詢其意見，另外在交通部開會的時候，除警政署代表參加之外，交通部也邀集了各縣市交通局跟警察局的代表，大家一起研商，最後研擬出今天交通部所提的建議修正版本。以上報告。

主席：好，謝謝劉副組長。

現在請各位委員表示意見，第一位請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：謝謝交通部、警政署及相關部會共同為此提案召開檢討會議，針對道路交通管理處罰條例第七條之一開放民眾檢舉的項目，包括靜態違規項目及動態違規項目，都是以對交通安全危害性較高，也就是重大的交通違規事項才予以明文列舉。這也是我在提案之後遭受各界諸多質疑之處，因為交通違規的樣態太多了，所以明文列舉確實一方面可以提醒民眾避免重大的違規事項，二方面也可避免民眾因輕微的交通違規項目頻遭檢舉而引發民怨，總體來講，我認為這個法案修正過後確實可降低很多民怨，減少社會問題。

剛剛講到這是二十幾年前定的檢舉辦法，請問法務部，針對法的立場，現在全世界各民主國家有沒有制定類似的法令來提供民眾檢舉的制度？或是說在實務上我碰到民眾檢舉，後來他打行政訴訟或是做其他處理的話，事實上這是很難成立的，所以這方面還是有很多盲點。當然今天我們可能沒辦法針對這個案子來做處理，既然已經提出來，我想藉此機會請法務部說明一下，民眾檢舉在適法性上如何，是否能說明一下？

主席：請郭參事簡單說明。

郭參事棋湧：主席、各位委員，大家好。這次修法的方向是考量是否具有可行性，警察機關在執行上有無困難，如果有困難的話，可能才需要藉助民眾的力量來幫忙，如果確實有影響交通，也就是屬於重大的交通違規才需要，因為確實有考慮輕微的違規如果不影響交通，應該不需要民眾的檢舉。再來考量立法的精神要符合比例原則，針對危害交通較為嚴重的違規態樣，當然要嚴加取締，可能更需要藉助民眾的協助；如果違規的態樣不是很嚴重的話，依照比例原則的精神，應該可以不需要靠民眾的檢舉。以上說明，謝謝。

主席：郭參事，你講的話很模糊耶，你說到輕的話重的話如何如何，好像有行政裁量權，但是法令一旦規定下去是硬性的、剛性的法規耶，要罰幾百就是幾百，600 塊就是 600 塊，800 塊就是 800 塊，警察沒有這方面的行政裁量權耶，都要完全依照法令，闖紅燈就是罰多少錢，沒有什麼闖紅燈罰鍰 900 塊錢可以調整為 800 塊錢的，所以沒有什麼輕與重的說法。我們讓委員先發言，等一下再討論沒關係，接著依照順序請陳委員素月、林委員俊憲及李委員昆澤發言，先舉手先發言，請陳委員發言。

陳委員素月：今天委員會討論的是道路交通管理處罰條例第七條之一及第八十五條之一條文修正草案，我們都知道在民國 85 年的時候我們立法授權民眾檢舉，主要原因就是希望利用適當的管道來檢舉交通違規案件以協助警力不足的部分，可是當時的時空背景跟現在真的很不一樣，相差很多，因為當時智慧型手機或是行車紀錄器不像現在如此普及，我們剛剛也聽到警政署的報告，在檢舉達人檢舉的 440 萬件案件裡面高達六成是透過行車紀錄器這類的方式針對靜態違規項目的檢舉，我想這就是值得我們現在予以討論並修訂的部分，以避免引發民怨。因為我們也發現，相信我們的公部門（不管是警政署或是交通部）應該也都有發現，這些民眾檢舉的案件中也包含惡意的報復性檢舉這類的案件，畢竟法令的制定是出自立意良善的角度，我們也不願意被有心人拿來作為利用的工具，所以本席也很肯定交通部針對開放民眾檢舉的項目進行研擬並提出建議修正條文，當然我想未來如何落實執行也是一個很重要的層面。謝謝。

主席：繼續請林俊憲委員發言。

林委員俊憲：主席、各位同仁。檢舉達人的問題在臺灣社會甚至造成一定程度社會的對立，有的人極度討厭、痛恨檢舉達人，但其實也有很支持他們的人，比如從來不開車的行人，或者是曾經在馬路上被其他車輛違規、欺負過，也有說你不犯法怎麼怕人家檢舉？可是有的檢舉實在是已經達到像剛剛同仁講的，根本是報復性或者是惡意的，所以我們是不是往比較中間、合理的方向，把一些不合理的部分拿掉？像本席提的第七條之二，我修改的重點在於，兩件違規必須至少間隔六分鐘以上，或者是要經過一個路口以上。我們接到的案件很多可能是同一個動作、同一個駕駛的行為，例如他轉個彎可能就被檢舉三次，實際上這個有一點矯枉過正。

同時，臺灣的道路真的到處都是陷阱，那個線隨便畫。我現在才知道原來一般道路的馬路也有路肩的線，不能在路肩以內騎車。我相信很多騎機車的都不知道，原來臺灣也有那種路肩的線。道路的開闢、規劃本身就有問題，你使用那個道路幾乎不可能不跨越車道、不壓線。有一些道路那個地方的設計本身就有問題，你很容易違規，那個就變成檢舉熱點，我只要蹲在那個地方，一天要檢舉多少，隨時都會有。我覺得這個就造成社會對立，他們對於檢舉達人的存在很不滿。

我剛剛聽到警政署的報告，你看檢舉達人的案件幾乎快 600 萬件，其中有 440 萬件是可以使用的。我數字不是記得很清楚，是不是這樣？是嘛！這個比例大概七成多你們有採用，會不會到最後警察其實也很喜歡檢舉達人？因為他等於替你們做很多工作，你們每個月該繳的 quota 就有了。

主席：他不喜歡啦！你以為他喜歡？

林委員俊憲：我不曉得啦！但是一個分局、派出所每個月要開單的量……

主席：那個沒有錢了。

林委員俊憲：不是錢的問題。

主席：連警察開單也沒有錢了。

林委員俊憲：不是錢的問題，警察要有取締的業績啊！

主席：去抓個小偷。

林委員俊憲：我覺得警察也不能照單全收，這個比例我不曉得合不合理，我的意思是，檢舉達人來，差不多十件收了八件，警察同仁會很認真的剔除不合理、不當的檢舉嗎？剛剛組長報告是說你們大概有這樣的要求，能不能貫徹到基層？

主席：他沒有要求……

林委員俊憲：完全沒有要求嗎？

主席：我講了，不是行政裁量的範圍……

林委員俊憲：所以像我提的，你現在把它完全廢除，大家認為可行嘛！那就應該讓檢舉合理化，讓這個檢舉不能超脫，淪為利用的工具或者是報復的手段。本席提的就是不能一個行為罰很多次，通常是一罪不兩罰嘛！有時候一個駕駛行為至少要間隔六分鐘，這個是比照警察，因為警察連續開單要有一定的間隔，或者一個路口以上，檢舉達人目前沒有。我覺得民眾檢舉跟警察檢舉應該要相同的標準，警察對於同一個駕駛行為連續罰，至少要隔一個路口或幾分鐘，好像是隔六分鐘或多少。我認為民眾檢舉應該要跟警察同仁同樣的標準，這是本席提出修正的主要目的。

主席：謝謝林委員，我跟林委員報告，我在警界待過十幾年，在中山分局待了十四年，警察沒那麼閒啦！檢舉達人閒，他是報復性的。

林委員俊憲：你當警察是上古時代，很早了。

主席：我跟你講，他一天開你兩、三張啦！他每隔六小時弄你一次啦！不是六分鐘。

林委員俊憲：你當警察的時候，檢舉達人沒那麼多啦！檢舉達人是這幾年才跑出來。

主席：不是，現在基層警察真的叫苦連天，每天回去光拿檢舉達人的單子坐在電腦旁邊，時間都搞光了……

林委員俊憲：但是採用了八成。

主席：還有空去搞治安嗎？

林委員俊憲：召委，警察採用八成了，600 萬件收了 440 萬件。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：請教一下警政署劉副組長，依照警政署提供的統計資料，2017 年的檢舉總數是 205 萬件，2018 年是 234 萬件，2019 年是 299 萬件，這個數字有沒有問題？

劉副組長振安：您講的是民眾……

李委員昆澤：檢舉的總數。

劉副組長振安：民眾檢舉的總數，您講的……

李委員昆澤：2017 年 205 萬件。請警政署說明。

劉副組長振安：我不曉得這個數字，因為我這邊的數字是 2017 年（106 年）受理 292 萬件，舉發 184 萬件，107 年受理 317 萬件，舉發 220 萬件，跟委員的數字……

李委員昆澤：2019 年是多少件？

劉副組長振安：2019 年（108 年）受理 393 萬件，舉發 274 萬件。

李委員昆澤：那 2020 年呢？

劉副組長振安：去年（109 年）是 598 萬件，舉發 440 萬件。

李委員昆澤：這也是警政署之前提供給我的資料。當然檢舉違規的類型以違規停車為大宗，對不對？

劉副組長振安：是的，大概 60%左右。

李委員昆澤：好，那我請教一下，相關民眾被檢舉之後，當然也有申訴的管道跟程序，這些件數裡面，民眾申訴的比例是多少？申訴成功的比例是多少？

劉副組長振安：其實違規停車民眾申訴的比例不高，申訴成功的比例也很低，因為違規停車的部分非常明顯，只要是在黃線上或是在路口以內，拍照的車號、顏色很清楚的話……

李委員昆澤：對，這是違規停車的部分，那其他的呢？

劉副組長振安：違規停車如果照片清楚、車號清楚的話，幾乎都會開單。另外，比較有爭議的是動態違規那一個部分，尤其是未打方向燈。未打方向燈的部分，依照道路交通管理處罰條例，還有違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則，它是談到二以上的違規行為要分別舉發。現在就有一個問題出來，當他從內側車道變換到外側車道，他沒有打方向燈，這是一個行為，當他要從外側車道變換到內側車道又是另外一個行為，這個可以區分得很清楚，所以這些檢舉達人跟在後面的時候，可能檢舉前面那一部車變換車道、未打方向燈，在一、兩分鐘以內會有檢舉三次、五次的狀況。我看到的案件最多在五分鐘以內檢舉前面那一部車九次違規。

警察要不要舉發？坦白講都舉發，因為不得不舉發，但是到法院之後這一些會撤銷掉。我們也知道法官對於道路交通管理處罰條例的見解，他會把它撤銷掉，因為他對於現行第八十五條之一第二項的條文並沒有很瞭解，第八十五條之一第二項的條文其實不是警察在六分鐘以內去開，它是同一個行為。譬如說，他超速是在同一個路段裡面，我們剛好有兩個測速照相機，在六公里以內，如果都被測到的話，我們只舉發一次，第八十五條之一是把一個行為分隔好多次處罰。譬如說，他在某一個地方違規停車，而那個地方又沒有拖吊車的話，警察可以對他那一個違規行為每兩個小時開單一次，法官在裁決的時候，對於第八十五條之一第二項不瞭解，所以他認為不同的違規行為在 6 分鐘以內警察只能舉發一次。這是不同的法律見解。為了避免惡意的檢舉，所以在今天交通部提出來的這個修正條文裡面，我們也有建議把這個明定清楚，如果是在 6 分鐘以內的，他檢舉不同的違規行為的話，我們就有法律依據，只舉發一次。

李委員昆澤：劉副組長，警政署的同仁非常辛苦，要維護治安、要維持交通秩序、要接受檢舉，並且要接受被檢舉民眾的申訴，其實工作量非常大。這個部分去年 12 月唐鳳政委曾邀集交通部、警政署來討論相關事宜，有基本的共識，這個基本共識請你說明一下。

劉副組長振安：民眾檢舉的制度是不是要廢除，大家的共識是不應該廢除，但是對於民眾檢舉的項目應該稍作限制，這個部分就由交通部和內政部來檢討，哪一些項目真的能夠維護交通安全與秩序，並且可以減低警察的工作負荷，這種項目就留下來。那時候最主要的結論大致上就是這兩點。所以我們也依照去年公共政策網路參與平台唐政務委員主持的會議結論來研提建議的修正條文，給交通部參考，交通部召集各個機關討論之後提出今天建議修正的版本。

主席：請鄭委員正鈐發言。

鄭委員正鈐：剛剛聽了路政司陳司長還有警政署劉副組長的說明，我在此也稍作說明。從去年針對道交條例第七條之一提出修正案到現在一年多，這段時間很多民眾和基層員警給我很多具體的建議，我在此還是要強調，我們在修正這部分的時候，並不是要限縮民眾依法檢舉的權利，民眾熱心參與無償的良性檢舉，對整個交通的安全提升是有幫助的，所以我們這次提案是對於不影響交通安全的違規檢舉事件，公路主管機關及警察機關可以先開立勸導單，希望可以透過修法，讓主管機關在遇到這類案件的時候保有行政裁量權，兼顧提升交通安全，減少民眾的負擔，這是我們提案的很重要因素。我們希望能夠讓警察機關針對檢舉達人所檢舉的部分有一些行政裁量權。

第七條之一交通部提出的草案版本是用正面表列的方式，明示民眾可以針對 16 項進行檢舉，我覺得這部分有點限縮民眾檢舉的權利，警察行政裁量權缺位的問題其實還是存在。從以前到現在警察在進行舉發的時候，他們可以針對某些沒有嚴重危害交通秩序的狀況，依照剛剛司長提到的違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第十二條，用勸導代替舉發。但是如果按照交通部現在提出的版本，民眾針對這 16 項的違規樣態檢舉的時候，警察還是要直接依法開罰，沒有辦法用勸導的方式來提醒民眾。所以在這個部分，原本我提的是對於不影響交通安全之違規檢舉案件，應先開立勸導單，其類型由主管機關定之，後來跟一些單位溝通之後，我想把「應」改成「得」，這樣可能會讓行政部門有更大的空間。我們也希望主管機關能夠支持這個版本，因為這樣能夠保留警察的行政裁量權，人民也能夠繼續為交通改善來出力，就是針對輕微違規的交通案件，得先開立勸導單，這樣可能比較適合，謝謝。

主席：司長，換言之，剛才提出的第七條之一開放民眾檢舉項目，其中分為動態及靜態的項目，在動態項目部分，我瀏覽過去，覺得警察取締確實不容易，需要借重民眾用行車紀錄器來協助，才能夠減少意外事故的發生；至於靜態的違規項目，我們開放民眾檢舉的部分就是除了表列項目之外，其他不開放，是不是？換言之，也就是紅線停車、黃線停車不在開放項目中，檢舉達人以後也不能任意去檢舉，以後紅線停車、黃線停車就交給警察勸導處理，由警察去執法，檢舉達人可以打電話。因為報復性的檢舉，就我觀察，商家不只佔據騎樓，連騎樓外面的馬路，他都認為是他的停車場，檢舉達人檢舉也沒有檢舉獎金，我一直認為他們有檢舉獎金、有誘因，其實不是，有的是不爽或什麼，是報復性的，弄得警察疲於奔命。我們基層警力已經有限，剛才李昆澤委員說你們警政署很辛苦，其實辛苦的不是警政署，辛苦的是最基層的警察，他們每天在警勤區帶無線電、帶槍、帶水壺，整個皮帶掛得滿滿的，警政署沒有那麼辛苦啦！他們就坐在辦公室，不是在第一線執勤。我在那個單位待過，我知道。除了分局、警備隊、派出所

，還有警勤區和內勤，基層同仁他要負責多少勤務，你知道嗎？我剛才說明了，一個動態、一個靜態，今天修法最重要的就是紅線停車、黃線停車大概不在檢舉達人的範圍了，這是經過你們討論的嘛？

陳司長文瑞：對，跟委員報告，就是在靜態違規的部分，也就是民眾檢舉的部分，剛剛有特別提到，比較限縮在路口、行人穿越道、人行道，因為路口的車流比較複雜，如果在路口違規停車、並排或臨時停車……

主席：部版的建議條文裡面有紅線、黃線停車的問題嗎？第十六條最後「經查證屬實者，應即舉發」，檢舉達人送來也查證屬實，他有相片什麼的，很清楚，確實是有喔！

陳司長文瑞：不過條文對靜態違規的停車有限縮，就是我們已經定在第十三款、第十四款及第十五款，分別受理路口、行人穿越道、人行道的違規停車、違規臨時停車或並排停車。其他的部分基本上因為紅線、黃線有一些部分其實對於交通的安全秩序沒有影響那麼大，民眾還是可以打電話通知當地的警察機關去做相關的處理，但我們沒有把它列入民眾檢舉這部分。

主席：這裡對於檢舉達人、紅線、黃線停車的部分現在的規定是比較模糊一點，而這些檢舉達人還是會繼續送單子來。

陳司長文瑞：那就不受理。

主席：你們不受理，但他們還是會繼續寄過來。

陳次長彥伯：我稍微再說明一下，這裡的修法主要是在講以下的這些違規……

主席：就是表列沒有的部分就沒有了。

陳次長彥伯：是的，所以剛才委員所關切的部分在這裡都被排除了。

主席：條文要把它規定清楚，從 85 年到現在，文字的敘述要很清楚。

陳次長彥伯：我們在法律施行的時候再把它講清楚。

主席：說真的，政府沒有錢可以蓋很多停車場，在這種情況下，要叫老百姓把車子停到哪裡去？有時就停在路邊或家門口，那也是沒有辦法的事情，車子總不能開到家裡面去停吧！根本就沒有地方停，那要怎麼辦呢？就目前的車輛和停車場的數量，請公路總局來說明一下，次長也是公路總局出身，請問停車場蓋的數量很多嗎？把它和民眾的汽車數量配比，根本都不夠用嘛！有些在鄉下發生的狀況更是莫名其妙，連停在田埂旁邊，檢舉達人也來送個單，這就是報復嘛！鄉下根本沒有交通的問題，如果真的有交通問題，不要說檢舉達人，派出所的警察就會出動了，如果造成交通阻塞的話，連派出所的分局長都會挨罵，是不是？

請問各位委員對於交通部建議條文有沒有意見？

請陳司長再說明一下。

陳司長文瑞：針對剛剛幾位委員所提到的問題，像林俊憲委員所提到的連續舉發，關於時間或路口的限制，其實我們在修正條文的第三項已經有列進來了。也就是說，像是變換車道或不依規定打方向燈而變換好幾個車道，法院認為這是不同的行為，其實我們在第三項當中已經納入了，其實他所違反的都是變換車道或不打方向燈，所以還是有限縮在一定要超過六分鐘或經過一個路口以上，如果時間太短的話，原則上只要開一張單子而已，這在第三項都已經有相關規定。

另外，有關鄭正鈴委員及陳歐珀委員提及比較輕微違規不舉發的部分，主要是因為現行處理細則第十二條規定未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適當者，那麼警察就是施以勸導，免予舉發。其實這部分是針對所有的違規行為，包括警方設置的照相器材、攔檢或民眾檢舉的都有，所以不只是民眾檢舉的部分微罪不舉發，其他部分也都是一樣。因為處理細則已經有通案規定針對輕微違規不舉發的原則性，所以在處罰條例當中不必再重新敘明一遍。

至於其他部分，第七條之一第二項其實是原條文的「查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。」這是把原條文的末段移列到第二項。

最後一項是逕行舉發的部分，因為逕行舉發拍照只拍到車牌號碼，如果只有車牌號碼的話，到底罰單要寄給誰？因為在處罰條例當中，違規是要處罰駕駛人，可是從車牌號碼根本看不到駕駛人，所以我們在條文當中寫道「依第七條之二第五項規定辦理」，也就是寄給該車牌的所有人，其實這是把相關的處理程序訂定得更清楚。

以上是第七條之一其他修正條文的精神內容，謝謝。

主席：立委的責任是代表民意，民眾的意見我們必須充分反映，當然行政部門有你們的專業，我們無非是想提醒相關條文修正之後，不要造成下屬單位窒礙難行，這是很重要的，法條的文字一定要通，三讀通過以後千要不要造成下屬單位的困難，變成這樣也不是、那樣也不是，請你們務必要謹慎。請問剛才司長所說的和今天所送來的部定版本有沒有什麼差異？

陳司長文瑞：這些都是按照……

主席：如果有差異的話，請趕快提出來好不好？

接下來請邱委員發言。

邱委員臣遠：針對道交條例第七條之一，也就是關於民眾檢舉氾濫，引發部分民眾反彈的爭議，剛才大家已經表達過許多意見，目前聽起來交通部路政司傾向於限縮檢舉項目來解決這方面的問題，但是我們也看到部分委員認為應該取消民眾檢舉。本席主張第七條之一的規定可以評估無須調整，因為對於違規民眾影響最大的還是民眾檢舉有關第八十五條之一的適用問題，針對這部分本席也有提案。因為第八十五條之一的立法疏漏，造成有兩套處罰標準的狀況，也就是在警察逕行舉發的時候，必須受到六分鐘、六公里內的路口以上的限制，方得連續處罰，但是民眾檢舉案卻又可以連續處罰，不受此比例原則之限制。如果能針對這部分修法統一、合理處分，那麼回歸到第七條之一就會比較沒有爭議，等一下討論第八十五條之一時我們也會談到，因為這部分具有連動性，所以本席在此先提出相關意見，謝謝。

主席：司長聽到沒有？

陳司長文瑞：有，我們已經列進去了。

主席：那麼等一下就來討論第八十五條之一，邱委員說那部分和第七條之一有關係。

陳司長文瑞：是的，第八十五條之一的精神我們已經把它列在第七條之一第三項了。

主席：邱委員有聽到陳司長的說明嗎？

邱委員臣遠：有。

主席：針對第七條之一，請問各位委員有沒有意見？如果沒有意見的話，第七條之一就依照交通部建議條文通過。

接下來處理第七條之二。

陳司長文瑞：針對第七條之二，分別有高嘉瑜委員、時代力量黨團、江永昌委員、謝衣鳳委員、魯明哲委員、洪孟楷委員提案，主要是提及逕行舉發汽車駕駛人違規所採用之科學儀器應屬經檢定之法定度量衡器，方能為執法設備，其實是因為當初在區間測速時，測速器並沒有經過度量衡的檢定。不過因為現行取締超速的執法設備，經濟部標準檢驗局都已經列為應施檢定項目，同時經濟部標準檢驗局也配合完成修正法定度量衡器所涵蓋種類、範圍、相關檢查辦法及檢查技術規範，而修正的六項法規都在今年 1 月 1 日實施了。當初委員提案有關區間測速的執法設備當時沒有經過檢定，但現在經濟部標準檢驗局已經訂定相關規範，測速器都是屬於應施檢定的項目，而且都要檢定合格才可以使用，所以原本的建議已經可以不需要再制定了，如果有需要，是不是也可以經濟部標準檢驗局補充說明？

主席：請問各位委員有沒有意見？

請洪委員孟楷發言。

洪委員孟楷：我看到的版本是「提案再修正如下」，這等於是「建議修正如下」，我覺得交通部好像有點是在便宜行事、搭便車的概念。不論是委員或黨團的提案重點，其實就是像剛剛司長所說的，因為當初區間測速沒有明定法條規範度量衡必須經標準檢驗，所以上路之後造成民怨，認為當初原來這個儀器是沒有校正回歸的，當時不是也有開了罰單之後，最後再收回的情事嗎？現在即便因為這個風波之後，經濟部、標檢局等等有協助配合，那就把它明定入法，否則我怎麼知道未來 2 年、3 年、5 年、10 年之後會不會有另外一種新的測速儀器、方式來嚇阻或規範民眾超速？既然如此，幾位委員提出來的版本其實全都是依照這樣的立法精神，認為應該做這樣的調整，如果有最好，以後就明定這個部分要經過檢驗。

本席提出來的是要定期受標準檢驗主管機關檢定合格之儀器，至於「定期」要定多長的時間，我們授權給行政單位規劃，不管是 1 年、2 年、3 年，那個儀器的校準也有可能跑掉，總是每 1 年、2 年、3 年要校正回歸一次，但是今天交通部建議的版本不是如此，把我們這幾個委員的立法精神全部都一筆抹殺、不提，結果後面再加了很多諸如載重貨車行駛地磅站、高速公路、快速道路，又增加了幾條，我看了每一個委員的提案也都沒有提到這些內容。

不好意思，我只是請教，如果今天交通部要修這條法令，你們應該提出相對應的版本，不是我們在做標準檢驗的時候，你們不去針對問題、面對問題、解決問題，然後把委員的標準檢驗全都置之不理、放在一邊，結果你們放入很多譬如租賃業、公路主管機關、總重量、連結車等等部分，我覺得這完全不合理吧！

所以還是拉回來，我建議針對修正的部分，幾位委員、黨團沒有提到的版本都不要討論，我們就專心 focus 在使用經標準檢驗主管機關通過的合格科學儀器，才能做這樣的設置及取締檢舉，好不好？謝謝。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：當然，針對區間測速或相關的測速相機等儀器，其實委員提案的主要用意當然是希望能夠有相關的檢驗，必須有一個嚴謹的標準，當然也要有具公信力的檢驗機關。現在有法定度量衡的標準，6 項的法規或辦法已經推出來了，這個部分是否要入法，交通部必須提出更明確的說明。對於交通部所提出的再修正案，剛才洪孟楷委員也提到有相關的爭議，請交通部說明清楚。

主席：好，等一下請交通部一併說明。

請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：針對道交條例第七條之二，我想立法院很多同仁都有提出很多版本，我看了一下，大家的意思都差不多，都認為區間測速的儀器應該經過科學儀器的檢驗，有既定的標準。我覺得既然不分黨派的委員都支持了相同的意見，就代表這個條文確實應該要修正，我予以支持。今天最主要就是討論度量衡及科學儀器檢驗的標準，好不好？謝謝。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：主席、各位同仁。剛剛洪孟楷委員有提了，就是交通部有再增加一些樣態。交通部在逕行舉發的時候可以用科學儀器，例如對於拒絕過磅的車輛，交通部可以用科學儀器來佐證、逕行舉發。基本上，我看委員的意見都差不多，就像趙正宇委員所提的。其實這些儀器在之前被民眾詬病、反彈，就是因為這些儀器到底準不準、有沒有國家的標準、有沒有檢測等等受到質疑，如果機器都有問題了，怎麼可以用來執法？所以才有這麼多委員提這麼多的版本。今天我們討論的法條只有這個部分有最多委員提案、有最多的版本，也就是民怨最大的。現在既然大家的看法都一致，我想請問，對於交通部現在列出來的這些東西，經濟部、標準局是不是已經都有檢驗標準？我是說如果我們通過了，但是經濟部根本還沒有檢驗標準，我們通過的部分要怎麼處理？

劉副組長振安：報告委員，關於這個部分，目前警察機關所使用涉及度量衡的儀器都有送到標準檢驗局檢驗合格，譬如雷達測速器、雷射測速器或酒精測定器，這之所以會引起……

林委員俊憲：之前區間測速的儀器為什麼沒有呢？

劉副組長振安：區間測速的部分，因為那時候新北市的萬里隧道要實施的時候，標準檢驗局的確還沒有檢驗的標準出來，當時認為它只有涉及影像，但是沒想到犯了一個低級的錯誤，就是它前後兩支鏡頭的時間對時不準，才引起很大、很大的爭議，所以接下來到目前為止整個都停用。現在標準檢驗局也配合我們要做，它整個檢驗標準都已經訂下來了。目前我們都還沒有重新啟用，而建置完成的 43 處已經有 22 處通過標準檢驗局的檢驗，只是還沒有啟用。另外還有資通安全的問題，我們等它有一個標準出來，依照它的檢驗程序過了，經過交通部商量之後，再統一重新啟用。

主席：請邱委員顯智發言。

邱委員顯智：主席、各位同仁。我們的提案也認為應該要經由度量衡專責機關的認證去認可，才可以透過檢定合格的科學儀器的取證去舉發。其實這個問題非常根本，剛剛也有提到，不管是雷達測速、雷射測速儀（光達式）或感應式的線圈等等，其實都要納入法定度量衡器，才能舉證、舉發。去年這個爭議實在太大了，到最後甚至還要撤銷這些罰單，這會造成國家行為對人民

沒有可預測性，所以要非常、非常謹慎。希望大家能夠支持這個部分，讓提案通過。

主席：請路政司陳司長說明一下，尤其是洪孟楷委員剛才提出的問題。

陳司長文瑞：跟委員報告，針對原來的第七條之一、第七條之二，第七條之一是屬於民眾檢舉的部分，第七條之二則是屬於警方在逕行舉發的處理，對於兩條條文的處理，警察機關都有一些相關的建議，所以部裡邀集警政署、法務部等相關部會、各直轄市警察局及交通局開會的時候，大家有討論是不是可以一併修正。當然，確實像洪委員所提到的，我們這次提的第七條之二對案版本有些部分確實是開會討論的建議，不是屬於委員原來的提案，如果委員覺得我們要另行提案的話，行政部門再另行提案，這是第一個部分。

第二，科學儀器取得證據資料者要納入法定度量衡器的部分，因為經濟部標準檢驗局對於警政署目前所常用的雷達測速器本來就已經列入應施檢驗項目，現在區間測速也都列進去了，當初是認為都列了，可以不用再敘明，如果這個部分還是要特別再敘明應屬經檢定的法定度量衡，目前其實已經可以在作業了，今年修法通過後，已經在實施了，我們把這個條文再把它寫得更清楚也可以，所以我們把委員的建議，就是把「科學儀器且屬應經檢定之法定度量衡器」這部分的文字再納進來，因為目前已經在執行了。如果委員覺得第七條之二逕行舉發目前在實務處理上……其實比如載重貨車，其實現在有一些爭議，亦即現在在高速公路過磅時，現行的條文明列不依規定過磅的話，可以照相逕行舉發，可是過磅如果超載，當場沒有警察，畢竟國道警察局的同仁不是隨時都在地磅站，所以就衍生過磅超載以後，如果沒有警察在現場的話，那個證據就不能拿來當作逕行舉發，因此衍生一些爭議，包括高速公路局跟國道公路警察局都產生一些爭議，所以我們在這邊是補足現行實務上面有一些爭議的不足，如果委員同意的話，我們確實放了一些實務上警察機關的建議把它納進來，委員如果覺得可以的話，我們就來討論，如果覺得我們這樣做是搭便車，那行政部門就另行提案，以上。

林委員俊憲：我補充一下，剛才陳司長講的部分，這部分其實我們委員同仁大家應該考慮予以支持，像臺南新市地磅站要過磅的車子非常多，有時候萬一警察不在場，如果有臺車在過磅時超載，你不能開單給他，就是一定要有警察在場，剛剛陳司長的意思大概也是這樣，這樣的話，對於行車安全會有很大的威脅，大家都知道車子超載，不只是他自已有危險，也可能危害旁邊經過的車輛，甚至很多大車本身會發生爆胎、翻覆，或者是駕駛不穩定滑動，這在實務上確實有這樣的一個問題，國道警察不可能 24 小時都有人陪同在地磅站，所以過磅的資料應該可以佐證該車超重，那麼應該就可予以舉發，請各位同仁考量支持這個部分。

主席：洪委員孟楷，剛才陳司長所提的說明，你可以接受嗎？

洪委員孟楷：其實各委員版本對第七條之二所針對的部分其實是在第七款，我剛剛再特別翻閱一下各委員的版本，其實除了標準檢驗主管機關檢驗合格認定以外，我有特別提出「定期」兩個字，我想以實務經驗來講，要拜託各委員大家可以各自思考一下，一個測速儀器通過之後，用了 3 年、5 年、8 年，難道不會跑掉嗎？有沒有需要定期去做確認校正回歸？還有區間測速，有的是由地方政府負責，有的是由中央政府負責，我不知道實務上來說究竟如何？但是難道不用做檢視嗎？譬如使用了 5 年會不會有秒差？或突然間發生地震，以致地震之後產生一些影響，我想連瑞士名錶有可能因為螺絲變動而有所不同，所以一樣針對測速的部分，我們當然希望定期去

確認它是準確的，還是一樣，我呼應剛剛邱顯智委員的講法，政府要做事一定要做到公平、公正、公開，讓民眾接到罰單不會有任何疑慮，否則的話，政府跟人民就是站在對立面。

另外，剛剛俊憲委員有提到過磅的問題，因為現在交通部提出的第七條之二，其實不只過磅，還有講到租賃業申請等部分，我覺得這個東西有點廣，所以這並不是我現在看，馬上就可以認為有哪一些條文可以排除，有哪一些條文可以怎麼改的，當然如果今天要這樣通過的話，變成是我們委員都幫交通部背書，況且我不知道交通部之前開會時邀請相關警察單位時，到底這個問題討論得多深入？所以後面的部分我暫時先不表示意見，我尊重其他委員的想法，但是第七條之二第七款的標準檢驗主管機關合格認定要不要加「定期」拜託大家考慮一下，我堅持主管機關檢驗合格認證一定要納入法條修正，以上。

主席：陳司長，洪委員建議加上「定期」，我想這個可以納入行政法規作規範。

陳司長文瑞：可不可以請經濟部標準檢驗局說明，因為在他們應施行檢驗項目部分，關於期間他們已經有所規範。

夏副組長純德：剛才委員提到定期的問題，其實在經濟部標準檢驗局的各度量衡器的檢定、檢查技術規範裡，就有檢定期間的規定，譬如說雷達、雷射檢定合格一年以後要聲請重新檢定，所以定期的概念在技術法規裡面已經有規定了。

另外，有關剛剛提到第七款科學儀器的部分，因為在度量法裡面針對所謂的度量衡器必須要有數值跟單位，因為科學儀器的定義可能比較廣一點，有些科學儀器可能是擷取影像，並沒有涉及到數值單位，所以第七款如果寫成「應經檢定的法定度量衡器」會面臨有些科學舉證的儀器，可能不涉及到它是度量衡器的問題，所以這個條文如果要修法的話，這個條文可能要稍微做一些調整，針對剛剛委員提到一些酒測器、雷達雷射等區間測速的問題，這些警方執法的器具，目前都有列入檢定，且有規定檢定合格有效期間，簡要做以上說明，謝謝。

主席：請邱委員顯智發言。

邱委員顯智：關於過磅，它是說載重貨車行駛於設有地磅之高速公路或快速公路就應該要過磅，現在問題是它是不是要一直重複過磅？這是很多人關心的問題，假設它上路之後開到一個地磅上，並已經過磅，那他需不需再一直重複過磅，這個問題事實上是非常困擾的，我們是不是有必要讓它一而再再而三的過磅？

李委員昆澤：當然相關的儀器必須要有嚴謹的檢驗標準，就必須要有具公信力的機關，也必須要定期檢驗。至於是否入法，我覺得交通部就尊重委員的意見，至於交通部所提其他相關的修正內容，其實委員也可以討論一下是否要接受交通部所提的修正內容？是全部接受；還是部分接受？還是都不接受？請其他委員表達意見，我們都給予尊重。

主席：陳司長，交通部在這邊加上「定期」兩個字，沒事啊！加上「定期」兩個字就通過了。

陳司長文瑞：好，可以。

主席：本條加上「定期」兩個字，依照交通部建議的條文修正通過。

處理第八十五條之一。

洪委員孟楷：主席，交通部建議的條文沒有把「接受標準檢驗主管機關檢定合格」等字句放進去，所以如果有的話是定期……就是綜合我們幾個委員的版本啦！主席剛才說要用你們修正的版本

，再加上「定期」，既然這樣，就把我們幾個委員剛剛所提出來，針對第七款的建議都加入，這樣才會明確。畢竟你們現在提出的版本是直接拿掉，不該這樣！

主席：請司長研修一下，好不好？我們剛剛說修正通過，既然是修正通過，那就是修正為定期……

陳司長文瑞：瞭解，委員的文字是科學儀器要「經檢定之法定度量衡器」，而且要把「定期」納入我們的文字裡。

主席：對，修正後再拿給洪委員看。

處理第八十五條之一。請交通部說明。

陳司長文瑞：針對第八十五條之一，民眾黨團、葉委員毓蘭均有提案修正，並就連續舉發增訂民眾檢舉案件違規地點相距六公里以上，違規時間相隔六分鐘以上，或行駛經過一個路口以上，始得連續舉發。這部分其實已經列在第七條之一的第三項，換言之，我們將委員提案版本做了相關處理與文字修正，即原條款屬於同一個違規行為的處理，並於第二項加上「違反本條例之同一行為」。另外，針對第八十五條之一第二項第二款提到，逕行舉發汽車有第五十六條第一項違規停車、第二項排停車之情形這部分，我們則針對第二項第二款增加文字，至於其他部分，原則上委員提案版本在第七條之一有處理了，所以我們對第八十五條之一只稍微做文字修正。

主席：請各位委員表示意見。請邱委員發言。

邱委員臣遠：民眾黨的版本主要是針對現行第八十五條之一連續舉發案件的要件，僅限於第七條之二的逕行舉發者，卻排除第七條之一有關民眾檢舉案，因此造成同樣違規的情形，但經警察或法定人員逕行舉發及經民眾檢舉的裁罰結果竟然不相同，有違反平等的比例原則。根據臺北高等行政法院判決內容所述，揆諸道交條例第八十五條之一第二項第一款規定及其立法意旨，暨參酌大法官會議釋字第 604 號解釋之旨，不論是民眾舉發或逕行舉發，均應符合比例原則，自不得連續舉發，亦不得分次論罰甚明。新北市政府上述意旨摘稱，民眾檢舉舉發案，自非道交條例第八十五條之一第二項第一款規定，機關以逕行舉發方式連續舉發情形云云，這部分係為了維護法條完整性，避免現行法律漏洞，故援引臺北高等法院行政第 107 年交上字第 148 號行政判決及大法官會議釋字第 604 號解釋，修正道交條例第八十五條之一，將第七條之一納入本條規定。剛剛司長做過說明，而我先提出本版本的修法說明，謝謝。

主席：其他委員有無要說明的？其他委員有無意見？請林委員。

林委員俊憲：陳次長剛剛提到的部分，原則上第八十五條之一的修正與第七條之一的第三項幾乎一樣，就是多了相距六公里。

陳司長文瑞：對……

林委員俊憲：這樣執法上是否造成困擾？因為六公里其實是很遠的距離。

陳司長文瑞：對，之所以規定六公里，是因為警政署認為民眾在檢舉時比較難判斷距離，詳情請警政署說明。

劉副組長振安：兩條條文規定的方向完全不一樣！第七條之一把民眾規範進去，係將民眾檢舉多個不同的行為合併成一個行為來舉發；而第八十五條之一第二項，譬如以連續行駛路肩為例，從一開始到七公里以後還是行駛路肩，這是一個行為；而現行條文是將一個行為區隔成多次舉發，如違規停車，當他停上去之後，因為該區沒有拖吊車，但影響交通安全，故每兩個小時開一

次單，這是對一個違規行為進行多次舉發，因此兩條條文規範的意思並不一樣。

行政法院的法官可能不瞭解這條條文當初的立法意旨，把不同之違規行為用其見解變成一個違規行為來處罰。這條原本係將一個違規行為切成多次舉發處罰，所以兩個不一樣。為了使其更清楚，交通部建議的修正條文才會寫得更清楚：違反本條例之同一行為，依第七條之二逕行舉發後，如果有第二款之情形，得再對此行為繼續連續舉發。

林委員俊憲：瞭解。不過副組長敢批評法官看不懂條文？應該是你法條寫得太精彩，以致容易搞混！現在經過你的說明我比較清楚了。

主席：各位委員有無意見？大家的意見差不多一致了，第八十五條之一若各位沒有意見，就照交通部建議條文通過。

現在回頭處理第七條之二第一項第七款。

陳司長文瑞：我們的第二項參採委員文字，建議改為：前項第七款之科學儀器應採固定式且屬應經定期檢定之法定度量衡器。也就是說要去檢定，而且要定期做處理。

林委員俊憲：可以。

主席：怎麼那麼長？你們改哪裡？

陳司長文瑞：第二項，其他就照我們所建議的文字。

主席：剛才洪委員孟楷的意思很簡單，怎麼你們搞得那麼複雜？

劉委員櫂豪：主席，請交通部講一下意見。

主席：才「定期」兩個字你們怎麼扯那麼多？才兩個字，結果你們改了二十幾個字。

第七條第二項修正為「前項第七款之科學儀器屬應經定期檢定合格之法定度量衡器，其取得違規證據資料之地點或路段，應定期於網站公布。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：」，就照主席剛才唸的第二項修正通過。

許局長鉦漳：關於第七條之二第四項載重貨車的部分，就是「載重貨車行駛於設有地磅之高速公路及快速公路……

主席：你要修正其他的法條嗎？

許局長鉦漳：不是，這是同一個法條，文字上修正一下就好，並不是剛才唸的那一段，而是後面的「載重貨車行駛於設有地磅之高速公路及快速公路」，因為目前省道、蘇花改也都設有地磅，如果條文只有放這兩種公路，可能蘇花改跟一般省道就沒辦法引用了，所以是不是將「高速公路及快速公路」直接改為「道路」？

林委員俊憲：這樣可以！

主席：第七條之二第四項「高速公路及快速公路」修正為「道路」。

劉委員櫂豪：「道路」的範圍比較廣。

主席：那就修正通過。

（協商結束）

主席：協商完成，作以下宣告：

今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理作為決議，列入紀錄；交通部建議條文及委員修正動議，列入公報紀錄。

委員陳歐珀等19人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」
委員鄭正鈐等24人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」
委員林俊憲等16人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」
委員高嘉瑜等16人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」
時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」
委員江永昌等22人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」
委員謝衣鳳等18人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」
委員魯明哲等26人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」
委員洪孟楷等16人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」
民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」
委員葉毓蘭等18人擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」
現行法

條文對照表

交通部建議條文	委員及黨團提案	現行法	說明
建議依委員陳歐珀、委員鄭正鈐、委員林俊憲等提案再修正如下: 第七條之一　民眾對於下列違反條例之行為者，得敘明違規事實並檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉：： 一、第三十條第一項第二款。 二、第三十一條第六項或第三十一條之一第一項至第三項。 三、第三十三條第一項第二款、第三款、第四款、第七款、	**委員陳歐珀等 19 人提案：** 第七條之一　對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，先給予勸導，若同一違規事實再犯者，即予舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。 **委員鄭正鈐等 24 人提案：** 第七條之一　對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或	第七條之一　對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。	**委員陳歐珀等 19 人提案：** 一、隨著智慧型手機日益普及，民眾檢舉案件似成常態、甚至有檢舉達人的出現；民眾協助交通違規檢舉雖可減輕有限的警力，但過於浮濫也造成不少的民怨。據警政署統計指出，近三年民眾檢舉案件有逐年遞增趨勢，相對執法人員須查證的負擔也增加，未必透過警民合作就能有效減輕警力負擔，實有修法之必要。

第九款、第十一款至第十六款、第四項或第九十二條第七項。 四、第四十二條。 五、第四十三條第一項第一款、第三款、第四款或第三項。 六、第四十四條第二項或第三項。 七、第四十五條第一項第一款、第三款、第四款、第六款、第十三款、第十六款或第二項。 八、第四十七條。 九、第四十八條第一項第二款、第四款、第五款或第七款。 十、第四十九條。 十一、第五十三條或第五十三條之一。 十二、第五十四條。 十三、第五十五條第一項第二款或第四款併排臨時停車。 十四、在第五十五條第一項第二款規定禁止臨時停車之處	檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。 對於不影響交通安全之違規檢舉案件，應先開立勸導單，其類型由主管機關定之。 **委員林俊憲等 16 人提案：** 第七條之一　對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。兩件違規舉發事項之時間需相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。		二、又民眾對交通違規檢舉多以手機為檢舉器材，不若執法單位的取締器具皆定時受檢，其產生誤差的疑慮容有合理懷疑性。為免過多民怨，民眾檢舉案件若非重大交通違規，實應先給予違規者一次勸導機會，也減輕有限警力的負擔，爰提出本次修正。 **委員鄭正鈐等 24 人提案：** 一、為降低基層員警對於檢舉事證不明確，而認定不予舉發案件，避免檢舉人一再陳情，造成執法單位回復案件日益增加，爰增列第二項此類案件得不回復檢舉人處理情形。 二、現行違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則，已有規定關於未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適當者，得對其施以勸導免予舉發之規定，計有第十二條、第十二條之一及第十二條之二，分別就道路交通管理處罰條例第十四

所停車。 十五、第五十六條第一項第十款及第二項。 十六、第六十條第二項第三款。 公路主管機關或警察機關對於第一項之檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。 民眾依第一項規定檢舉同一輛汽車二以上違反本條例同一規定之行為，其違規時間相隔未逾六分鐘及行駛未經過一個路口以上，公路主管或警察機關以舉發一次為限。 公路主管或警察機關對第一項檢舉之逕行舉發，依本條例第七條之二第五項規定辦理。			條第二項第二款至第八十四條，針對牌照污穢、駕駛執照遺失或損毀、機車未依規定附載人員或物品、……及疏縱或牽繫禽、畜、寵物在道路奔走，妨害交通者等情形，共 16 款之輕微違規條文，以及汽車前懸越線、在多車道右轉彎未先駛入外側車道、深夜時段（0 至 6 時）停車、未即時依變換後之設施指示行駛、行車速度超過規定之最高時速未逾 10 公里（第十二條第一項第十款）、因閃避突發之意外狀況，致違反道交條例規定、未繳納公路或橋樑費者（第十二條之一）以及年滿 75 歲汽車駕駛人之駕駛執照逾期仍駕車者等類型，得斟酌個案事實、違反情節及行為人之陳述施以勸導。爰對於不影響交通安全之輕微違規檢舉案件惟實際執行之類型仍由主管機關定之，增列第二項。

			委員林俊憲等 16 人提案： 一、民眾檢舉有其必要性及功能，故不得廢除此條文。 二、為求落實公平原則，民眾檢舉應參照本法第八十五之一條例警方連續舉發之規定。 三、為求落實比例原則，民眾連續檢舉需符合以下規定：兩件違規舉發事項之時間需相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。
建議依委員高嘉瑜、委員江永昌、委員謝衣鳳、委員魯明哲、時代力量黨團、委員洪孟楷等提案再修正如下： 第七條之二　汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發： 一、闖紅燈或平交道。 二、搶越行人穿越道。 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。	**委員高嘉瑜等 16 人提案：** 第七條之二　汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發： 一、闖紅燈或平交道。 二、搶越行人穿越道。 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。 四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害	第七條之二　汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發： 一、闖紅燈或平交道。 二、搶越行人穿越道。 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。 四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避	**委員高嘉瑜等 16 人提案：** 一、現行之「區間平均速率監測系統」非屬度量衡法施行細則第二條所稱之法定度量衡器，無須辦理檢定，致生日前台 61 線西濱彰化段區間平均速率監測系統出現瑕疵情事，警察機關以未經國家標準檢驗合格之儀器執法開罰，戕害國人權益甚鉅，應由經濟部標準檢驗局著手制定相關技術規範，並待納入應施檢定之法定度量衡器後再予使用。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。 五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。 六、行經收費之道路，不依規定繳費 七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。 前項第七款之科學儀器取得違規證據資料之地點或路段，應定期於網站公布。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限： 一、有第四十三條第一項第一款、第三款、第四款及第三項之行為。 二、有第三十三條第一項至第三項及第九十二條第二項之行為。	事故應變車之警號不立即避讓。 五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。 六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。 七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。 前項第七款之科學儀器應採固定式且屬應經檢定之法定度量衡器，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限： 一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。 二、行駛路肩。 三、違規超車。 四、違規停車而駕駛人不在場。 五、未依規定行駛車道。 六、未依規定變換車道。 七、未保持安全距離。	讓。 五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。 六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。 七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。 前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限： 一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。 二、行駛路肩。 三、違規超車。 四、違規停車而駕駛人不在場。 五、未依規定行駛車道。 六、未依規定變換車道。 七、未保持安全距離。 八、跨越禁止變換車道線或槽化線。	二、國家維護交通安全，應採取誠實信用方式執行取締，使用未經國家檢驗標準認可之儀器執法，於法無據，既是執法工具理應以更嚴謹的規範審視，故修正條文，將舉發汽車駕駛人違規所採用之科學儀器，明定應屬經檢定之法定度量衡器。 **時代力量黨團提案：** 一、本條新增第五項。 二、由於超過最高速限或低於最低速限之違規裁罰，係對人民基本權造成不利益之效果，故應由經度量衡專責機關認證認可及檢定合格之科學儀器取證，始可正確認定違規事實並加以裁罰。爰此，明訂「區間平均速率監測系統」，如同公務檢測用雷達測速儀、公務檢測用雷射測速儀（光達式）、公務檢測用感應式線圈測速儀等，均應納入應經檢定之法定度量衡器後始得取證舉發。 **委員江永昌等 22 人提案：**

三、違規超車。 四、違規停車而駕駛人不在場。 五、未依規定行駛車道。 六、未依規定轉彎及變換車道。 七、未保持安全距離。 八、跨越禁止變換車道線或槽化線。 九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。 十、有第三十一條第一項、第二項、第六項、第三十一條之一第一項、第二項及第九十二條第七項第六款之行為。 對於前項第九款之取締執法路段，在一般道路應於一百公尺至三百公尺前，在高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺前，設置測速取締標誌。 載重貨車行駛於設有地磅站之高速公路及快速公路，不依規定過磅或裝載貨物超過核定之總重量、總聯結車重量，得採用科學儀器取得證據資料逕行	八、跨越禁止變換車道線或槽化線。 九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。 十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。 十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。 對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。 第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。 **時代力量黨團提案：** 第七條之二　汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不	九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。 十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。 十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。 對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。 第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。	一、本條新增第五項。 二、鑒於車禍事故頻傳，超速是導致死傷車禍的主因，而實施區間測速除可抑制瞬間超速行為外，亦可減少車輛間行駛速度的差異，達到控制車行速度趨於穩定之效果，以防範因超速引發之交通事故，故為維護道路安全並進行速度管理，確實有必要實施區間測速。 三、鑑於日前台 61 線洋厝到伸港路段區間測速系統異常，撤銷自 109 年 3 月 2 日起之罰單 3,627 張罰單，雖未繳罰款的民眾不用繳款，已經繳交罰款的民眾，監理單位會通知退費，然為釐清區間測速系統異常發生原因，新北市政府警察局曾以發文字號「新北警交字第 1063544467 號」函詢經濟部標準檢驗局，就區間平均速率之科學儀器有關「電腦時間」部分是否需列為法定度量衡器檢驗，而經濟部標準檢驗局發

<u>舉發。</u>

第一項<u>、第四項</u>逕行舉發，<u>公路主管或警察機關</u>應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人<u>或其指定之主要駕駛人</u>為被通知人製單舉發。<u>但租賃期一年以上之租賃業汽車，經租賃業者申請，得以租用人為被通知人製單舉發。</u>

宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

一、闖紅燈或平交道。

二、搶越行人穿越道。

三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

文字號「經標四字第 10700523440 號」以非屬法定度量衡器，亦非應經檢定法定度量衡器，爰無須辦理檢定為由回函新北市政府警察局。

四、然而區間平均速率之科學儀器有關「電腦時間」部分若非屬法定度量衡器材，係由安裝設備之廠商或第三方檢查校對儀器時，將使區間平均速率之科學儀器或系統校正沒有一套公允的標準把關或球員兼裁判等疑慮，導致執法時可能會因不同設備、系統、儀器而有所誤差，導致不同的執法結果，又為免掛一漏萬，故應將區間平均速率之科學儀器規定應通過主管機關之核定後，方能為執法設備，較為妥適。

委員謝衣鳳等 18 人提案：

一、有鑑於彰化西濱快速道路台 61 線洋厝到伸港路段區間測速系統異常，因此撤銷 3,627 張罰單

	一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。 二、行駛路肩。 三、違規超車。 四、違規停車而駕駛人不在場。 五、未依規定行駛車道。 六、未依規定變換車道。 七、未保持安全距離。 八、跨越禁止變換車道線或槽化線。 九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。 十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。 十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。 　對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發		，造成民怨且因此質疑政府交通違規執法的正當性及公正性，爰提出「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」，增訂第四項：區間測速系統應經檢定為法定度量衡器，需經主管機關檢定合格通過後方能為執法設備。 二、原列第四項移列為第五項。 **委員魯明哲等 26 人提案：** 一、「區間測速執法系統」係由車輛通過偵測點時辨識號牌並記錄系統時間，以固定兩點間之距離及通行時間換算所得區間平均速率為科學證據，故測量之科學儀器應要通過相關度量衡專責機關之認證認可及檢定，避免系統發生誤差、異常，以致民眾對執法單位採用科學儀器取證之正當性產生疑慮。 二、台 61 線西部濱海快速公路鹿港伸港段之間測速執法系統，於 109 年 3 月 2 日時正式啟用後，

者，亦同。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

對於第二項第九款之違規行為，應由經度量衡專責機關認證認可及檢定合格之科學儀器取證。

委員江永昌等 22 人提案：

第七條之二　汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

一、闖紅燈或平交道。

二、搶越行人穿越道。

三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

即發生系統異常之情事，以致撤銷 3,627 筆罰單，不僅造成監理單位及民眾不便，更重創科技執法之正當性。

三、爰新增本條文第四項，原條文第四項修正為第五項，條文內容不變。

委員洪孟楷等 16 人提案：

一、現行道路交通管理處罰條例第七條之二，規範汽車駕駛人之行為有經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規，並當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發。

二、另有關行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限，亦受規範須採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明，並應於一般道路一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之。

三、考量前揭有關以科學儀器取得

	五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。 六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。 七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。 前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限： 一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。 二、行駛路肩。 三、違規超車。 四、違規停車而駕駛人不在場。 五、未依規定行駛車道。 六、未依規定變換車道。 七、未保持安全距離。 八、跨越禁止變換車道線或槽化線。 九、行車速度超過規定之最高速		證據證明行為違規，含行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限在內等，其對於科學儀器之法規範，尚欠缺需經定期受標準檢驗主管機關檢定合格之要求，是以本提案所修正要求之，以冀執法環節之完善。

限或低於規定之最低速限。

十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

用於區間平均速率之科學儀器應經主管機關會商有關機關檢定及檢查通過後，方能為執法設備。

委員謝衣鳳等 18 人提案：

第七條之二　汽車駕駛人之行為

	有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發： 一、闖紅燈或平交道。 二、搶越行人穿越道。 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。 四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。 五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。 六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。 七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。 前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為		

屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

二、行駛路肩。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標

	示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。 區間測速系統作為前項之科學儀器，應通過度量衡專責機關檢定、檢查為法定度量衡器後，方能為執法設備。 第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。 **委員魯明哲等 26 人提案：** 第七條之二　汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發： 一、闖紅燈或平交道。 二、搶越行人穿越道。 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。 四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避		

讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

二、行駛路肩。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

	九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。 十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。 十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。 　　對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。 　　前項科學儀器應通過度量衡專責機關認證認可及檢定合格。 　　第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。 **委員洪孟楷等 16 人提案：** 第七條之二　汽車駕駛人之行為		

	有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發： 一、闖紅燈或平交道。 二、搶越行人穿越道。 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。 四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。 五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。 六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。 七、經定期受標準檢驗主管機關檢定合格之科學儀器所取得證據資料，以證明其行為違規。 前項第七款之科學儀器應		

	採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限： 一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。 二、行駛路肩。 三、違規超車。 四、違規停車而駕駛人不在場。 五、未依規定行駛車道。 六、未依規定變換車道。 七、未保持安全距離。 八、跨越禁止變換車道線或槽化線。 九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。 十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。 十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。 對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式並經定期受標準檢驗主管機關檢定合格之科學儀器取得證據資料證		

	明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。 第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。		
建議依民眾黨團、委員葉毓蘭等提案再修正如下: 第八十五條之一　汽車駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業違反第五十六條第一項或第五十七條規定，經舉發後，不遵守交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員責令改正者，得連續舉發之。 違反本條例之同一行為，依第七條之二逕行舉發後，有下列之情形，得連續舉發： 一、逕行舉發汽車行車速度超過	**民眾黨黨團提案：** 第八十五條之一　汽車駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業違反第五十六條第一項或第五十七條規定，經舉發後，不遵守交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員責令改正者，得連續舉發之。 第七條之二之逕行舉發案件及第七條之一之民眾檢舉案件有下列情形之一者，始得連續舉發： 一、逕行舉發汽車行車速度超過	第八十五條之一　汽車駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業違反第五十六條第一項或第五十七條規定，經舉發後，不遵守交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員責令改正者，得連續舉發之。 第七條之二之逕行舉發案件有下列情形之一者，得連續舉發： 一、逕行舉發汽車行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速度或有第三十三條	**民眾黨黨團提案：** 一、修正第二項，增列「第七條之一之民眾檢舉案件」，以使警方舉發連續違規案件有統一標準。無論是警方逕行舉發或是民眾檢舉案件，均須符合第二項第一款「六公里、相隔六分鐘或一個路口以上」之標準。 二、現行第二項規定，僅限於第七條之二之「警方逕行舉發案件」；惟獨排除第七條之一「民眾檢舉案件」，有違反平等原則及比例原則情形。

規定之最高速限或低於規定之最低速度或有違反第三十三條第一項、第二項之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。 二、逕行舉發汽車有第五十六條第一項、第二項或第五十七條規定之情形，而駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業、汽車修理業不在場或未能將汽車移置每逾二小時。	規定之最高速限或低於規定之最低速度或有第三十三條第一項、第二項之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。 二、逕行舉發汽車有第五十六條第一項或第五十七條規定之情形，而駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業、汽車修理業不在場或未能將汽車移置每逾二小時。	第一項、第二項之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。 二、逕行舉發汽車有第五十六條第一項或第五十七條規定之情形，而駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業、汽車修理業不在場或未能將汽車移置每逾二小時。	三、為維護本條法規之完整性，避免現行法律之漏洞，故援引臺北高等行政法院 107 年交上字第 148 號行政判決暨參酌大法官會議釋字第 604 號解釋，修訂道路交通管理處法罰條例第八十五條之一規定。
	委員葉毓蘭等 18 人提案： 第八十五條之一　汽車駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業違反第五十六條第一項或第五十七條規定，經舉發後，不遵守交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員責令改正者，得連續舉發之。 第七條之一、第七條之二之逕行舉發案件有下列情形之一		**委員葉毓蘭等 18 人提案：** 現行法規對於連續舉發案件之要件之規定，僅限於第七條之二之交通勤務警察，或依法令執行交通稽查任務人員執行項目，惟排除第七條之一有關民眾敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉之事項，與平等原則及比例原則有違，為維護本條法規之完整性，避免現行法律之漏洞，故援引臺北高等行政法院107年交上字第148號行政判決暨參酌大法官會議釋字第 604 號解釋，修訂道路交通管理處法罰條例第八十五條之一相關之規定。

	者，得連續舉發： 一、逕行舉發汽車行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速度或有第三十三條第一項、第二項之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。 二、逕行舉發汽車有第五十六條第一項或第五十七條規定之情形，而駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業、汽車修理業不在場或未能將汽車移置每逾二小時。		

針對本日會議作以下決議：

1. 討論事項審查完竣，併案擬具審查報告，提報院會討論。

2. 院會討論時，由陳召集委員雪生補充說明。

3. 院會討論前，不須交由黨團協商。

現在散會。

散會（10 時 49 分）